



1973, N°
KATALOG

Gesamtplan Basel

1968

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

seit Jahren ist die Rede vom Gesamtverkehrsplan Basel. Um was handelt es sich dabei? Ist es überhaupt noch möglich, in einer historisch gewachsenen, jahrhundertealten Stadt zu planen? Kann in Basel noch etwas Großzügiges gebaut werden, ohne Bestehendes zu zerstören?

Das sind Fragen, die uns allen Sorge bereiten. Niemand konnte die anhaltende Hochkonjunktur mit ihrer Motorisierungswelle rechtzeitig voraussehen. In dieser Motorisierung drohen die Städte zu ersticken — auch unsere liebe Stadt Basel. Mit einer Pflasterlipolitik sind diese Probleme nicht mehr zu bewältigen. Nur großzügige, auf weite Sicht berechnete Maßnahmen vermögen für die Gegenwart und die Zukunft eine gesunde Weiterentwicklung unserer Stadt und Region sicherzustellen. Aus dieser Erkenntnis entstand der Gesamtverkehrsplan.

Der Regierungsrat und der Große Rat bewilligten deshalb bereits vor Jahren den Kredit für die Ausarbeitung eines Gesamtverkehrsplanes durch Experten. Seine Bezeichnung gibt seinen Sinn und Zweck wieder: Es mußte ein Inventar der bestehenden Situation erstellt und es mußten Sanierungsvorschläge ausgearbeitet werden, die schlußendlich ein Ganzes ergeben sollen.

Die drei Fachvereine — BIA, Basler Ingenieur- und Architektenverein
— BSA, Ortsgruppe Basel des Bundes Schweizer Architekten
— FSAI, Ortsgruppe Basel der freierwerbenden Schweizer Architekten

abgekürzt als «Basler Fachverbände» bezeichnet, legten einen in Idee und Gestaltung eindrucklichen Vorschlag vor. Nach langen Beratungen in einer großrätlichen Kommission, nach Anhörung von Fachleuten der privaten Wirtschaft und der Verwaltung stimmte der Große Rat mit großer Mehrheit dem «Gesamtplan Basel» als Richtplan zu. In allen Volksabstimmungen, wo die Ausführung einzelner Objekte des Gesamtplanes zur Diskussion stand, gab auch die Basler Bevölkerung ihre Zustimmung.

Sie werden kritisch bemerken, an Plänen habe es weder in der Schweiz noch in Basel jemals gefehlt; ein Plan mehr — wenn auch mit dem verheißungsvollen Namen «Gesamtplan» — oder weniger ändere am Unvermögen unserer Verkehrsanlagen nichts. Nicht weitere Pläne, sondern realisierbare oder bereits realisierte Projekte seien nötig, fügen Sie vermutlich bei. Und damit sind wir mit Ihnen, sehr verehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, einverstanden. Weil aber alle Einzelmaßnahmen am Schluß wie ein Mosaik zusammenpassen müssen, braucht es eine umfassende Leitidee — braucht es den Gesamtplan Basel. Darüber möchten wir uns heute mit Ihnen unterhalten.

Mit freundlichen Grüßen
Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Was gefällt Ihnen an Basel?

Der eine begeistert sich am Münster, an der Altstadt, an der Fasnacht, an der Tradition seiner Stadt.

Dem anderen bedeutet die Vielfalt der kulturellen Ereignisse, die Aktivität in Wissenschaft und Forschung alles.

Dieser schätzt die vielen Läden und Geschäfte, überhaupt das Großstädtische.

Jener findet alles was er braucht an Abwechslung und Erholung, sei es auf den Sportplätzen, auf dem Rhein oder in Basels reichhaltiger Umgebung.

Jeder stellt sich unter seiner Stadt etwas anderes vor. Jeder wünscht sich seinen Teil als Ganzes, aber erst alle Teile zusammen ergeben wirklich die ganze Stadt, unsere Stadt. Doch sie wächst, und wir müssen und wir wollen ihre Lebendigkeit bewahren.

Und was gefällt Ihnen nicht?

Ist es nicht der Verkehr?

Nun sind aber in der Stadt die Straßen nicht viel anders, als sie es im letzten Jahrhundert waren. Darum hat der Verkehr Mühe, durchzukommen. Er überkocht, wie die Milch in der Pfanne. Wir müssen etwas dagegen, aber auch etwas dafür tun.

Lassen Sie uns erklären, welche Maßnahmen wir der Stadt und ihrer Bevölkerung zuliebe als unumgänglich ansehen. Maßnahmen nicht für eine entfernte, sondern für die nahe Zukunft. Und auch die können wir Ihnen hier lediglich in grössten Zügen skizzieren.

Probieren wir es mit ein paar Zahlen

Wir alle vergessen rasch, was wir schon oft gelesen haben. Halten wir daher fest: Heute hat Basel rund

238000 Einwohner

134000 Arbeitsplätze

44000 Motorfahrzeuge

34000 tägliche Zupendler

Sicher, Basel ist keine Großstadt. Zum Glück nicht. Aber auf dem knappen Raum treffen sich doch ordentlich viele Menschen und Autos. Denn mit seinen Vororten zusammen zählt Basel heute rund 350 000 Einwohner.

Und morgen? Was für Zahlen werden wir in etwa 20 Jahren haben?

300000 Einwohner

200000 Arbeitsplätze

100000 Motorfahrzeuge

80000 tägliche Zupendler

In der Zwischenzeit werden aber auch die Vororte angewachsen sein, und zwar um einiges: Mit Basel zusammen zählen sie dann über 600 000 Einwohner.

Und jeder dritte wird ein Auto haben. Praktisch jede Familie und jeder Alleinstehende. Wie Sie sehen, wird die Einwohnerzahl in der Stadt selbst nicht mehr so steil ansteigen. Und wenn trotzdem noch mehr gebaut wird, so ist dies eine Folge des Dranges nach neuen Arbeitsplätzen im Zentrum unserer Region.

Stellen Sie sich die Traminsel am Marktplatz vor: dieses Gedränge! Doppelt so viele Leute auf dem schmalen Streifen zwischen doppelt so vielen Trams und doppelt so vielen Autos. Sie sehen: das geht nicht. Da muß etwas geschehen. Aber es kann nur etwas geschehen, wenn auch Sie mitmachen.

Aber bevor wir planen

müssen wir uns klar werden über die Eigenarten unserer Stadt und was sie so besonders macht, zum Beispiel:

Wo Basel liegt

drei Länder Am Rheinknie treffen sich
Frankreich
Deutschland
Schweiz
drei Landschaften Oberelsaß
Schwarzwald
Jura
und drei Kulturbereiche. Hier liegt Basel.

Wie kommt man zur Stadt?

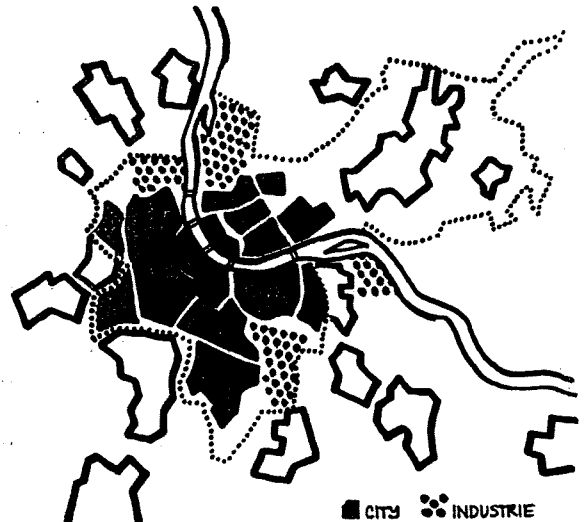
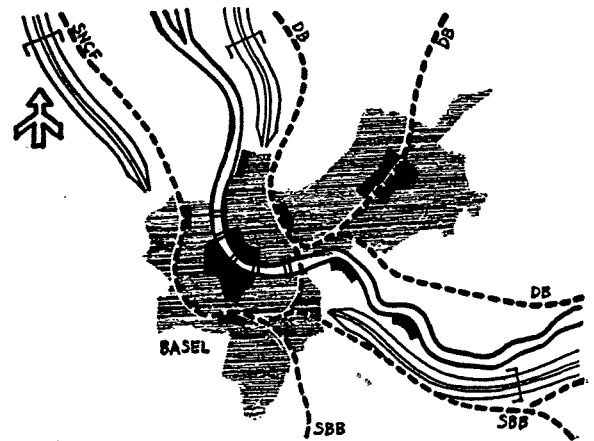
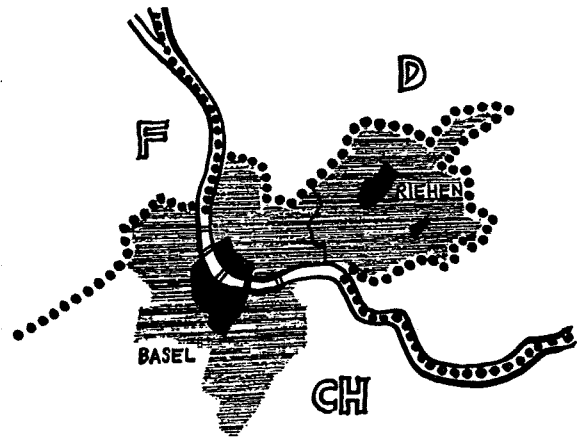
Basel ist Endpunkt, Drehscheibe oder Umschlagsplatz für alle Verkehrsarten: Schiff, Bahn, Auto und Flugzeug.

Hier kreuzen sich die großen Linien Europas, vom Norden nach Italien, von Frankreich nach den Donauländern. Hier treffen sich aber auch die für Basel ebenso wichtigen Regionalverbindungen aus dem Rheintal, Birstal, Leimental, Wiesental.

So kommt man zur Stadt.

Wie sieht sie heute aus?

Da ist der Marktplatz, das Herz von Basel, eingebettet in der Altstadt, umgeben von Geschäften, Läden, umringt von Museen, Theatern, Universität. Ein Zentrum, wo man sich trifft. Wohnquartiere wachsen wie Jahresringe um diese Innerstadt. Dann kommen Rheinhäfen, Gewerbe- und Industriegebiete.

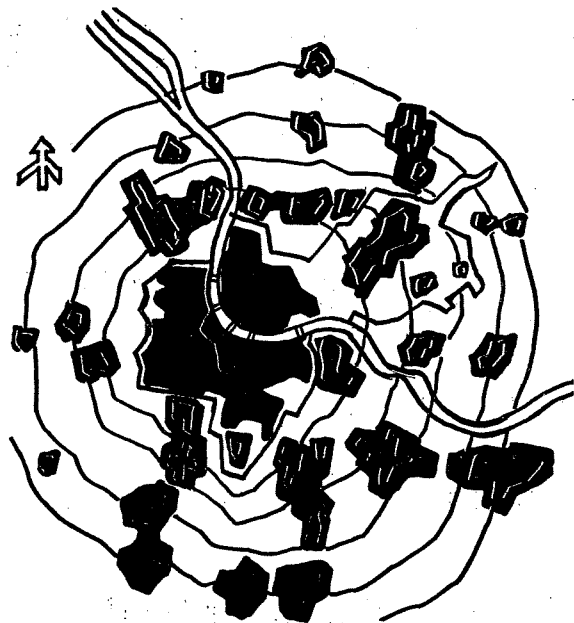


Was kommt auf uns zu?

Viele Leute, die nach Basel kommen wollen, um sich zu amüsieren, um einzukaufen, vor allem aber, um zu arbeiten. Unsere Zahlen sagen ja, daß die Arbeitsplätze in der Stadt stark zunehmen werden. Unsere Zahlen sagen aber auch, wo die meisten dieser Leute wohnen werden: vor Basels Toren.

Immer mehr wachsen Stadt und einst kleine Vororte zusammen. Das Zentrum der Region wächst und mit ihm der Verkehr, der weder an den Kantons- noch an den Landesgrenzen haltmacht.

Zu den vielen Arbeitsplätzen in der Stadt wird gefahren, zum Teil von weit her. Hier beginnen die Schwierigkeiten. Wir haben zu viel Verkehr – oder zu wenig Platz.



Und jetzt brauchen wir einen Plan

Pläne, werden Sie sofort sagen, gibt es genug. Daran besteht kein Mangel. «Nicht planen – bauen», antworten Sie. Das ist richtig – und doch falsch. Es braucht beides, zuerst aber den Plan; nicht einmal eine gewöhnliche Garage wird planlos gebaut. Wie erst sollten wir eine ganze Stadt zukunftsbewußt erhalten und weiterbauen ohne klare Vorstellung, ohne Plan des Gesamten.

Unser Richtplan, als Alternative zu früheren Vorschlägen, zeigt in großen Zügen, was getan werden muß. Vor allem, was mit dem Verkehr zu tun ist, damit er die Stadt belebt, aber nicht bedroht. Verkehr ist für die Stadt lebenswichtig. Beschränken wir uns hier daher auf

**Fußgänger
Automobilisten
Trams und Busse**

Das gibt drei Pläne.

Plan für die Fußgänger

Fußgänger sind wir alle, teils mehr, teils weniger. Wir alle möchten aber als Fußgänger besser umsorgt werden. Wir alle hätten zum Beispiel an einer reinen Fußgänger-Innerstadt große Freude. Das wird es zwar morgen noch nicht geben, aber immerhin, einzelne Fußgängerbereiche im Gebiete des Stadtzentrums sind möglich und sind auch vorgesehen.

Fußgänger-oasen soll es geben, wo wir von einer Straßenseite zur anderen flanieren können, wo wir in aller Ruhe einkaufen oder «lädele» können, wie jetzt am Spalenberg.

Stellen Sie sich die Freie Straße als autofreie Straße vor oder die Gerbergasse, die Falknerstraße, die Steinenvorstadt, den Marktplatz. Das Einkaufen wird für einige Stunden am Tag zum Fest wie am Night-Opening.

Es wird aber auch Promenadenwege geben, auf denen man ungefährdet durchs Grüne spazieren kann. Zum Beispiel vom St.-Alban-Tal dem Teich entlang, an St. Jakob vorbei bis zum neuen Botanischen Garten in Brüglingen. Oder: vom Café Spitz die Kleinbasler Riviera hinauf, am Zoll vorbei, über die Chrischona, dann das Au-Täli hinunter, durch Riehen zu den Langen Erlen, von dort der Wiese und dem Rhein entlang zurück zur Mittleren Brücke. Wir werden uns um die Fußgänger kümmern, damit sie sich unbekümmert um grüne Lichter und gelbe Streifen, um Rechtsvortritt und Linksabbieger bewegen können.

●●● Promenaden im Grünen



Plan für den privaten Verkehr

Verbindung der Autobahnen

Verkehrszählungen im In- und Ausland ergeben praktisch immer das gleiche; Basel macht da keine Ausnahme.

- Vom gesamten Verkehr sind rund
- 80 Prozent Ziel- und Quellverkehr
- 20 Prozent Durchgangsverkehr.

Was heißt das? Von 100 Autos wollen 80 in die Stadt oder aus ihr heraus fahren. Nur 20 wollen an der Stadt vorbei. Überall, wo es Automobile und wo es Städte von der Größe Basels gibt, ist das Verhältnis des Durchgangsverkehrs zum sogenannten Ziel- und Quellverkehr ungefähr 20 zu 80.

Weil wir das jetzt wissen, verbinden wir die Autobahnen aus der Schweiz, aus Deutschland und aus Frankreich sicher nicht weit draußen vor der Stadt. Denn 80 von 100 Autos wollen ja in die Stadt. Wir würden damit die Vororte und Außenquartiere mit diesem beträchtlichen Verkehr unnötig belasten.

Aber ebensowenig werden wir die drei Autobahnen mitten ins Zentrum der Stadt führen. Statt einer City hätten wir dann eine Monstercrossung. Sie würde ein Gebiet beanspruchen vom Barfüßerplatz bis zum Markt, von der Leonhardskirche bis zum Münster.

Das geht nicht.

Im Gesamtplan Basel ist ein Mittelweg gefunden worden.

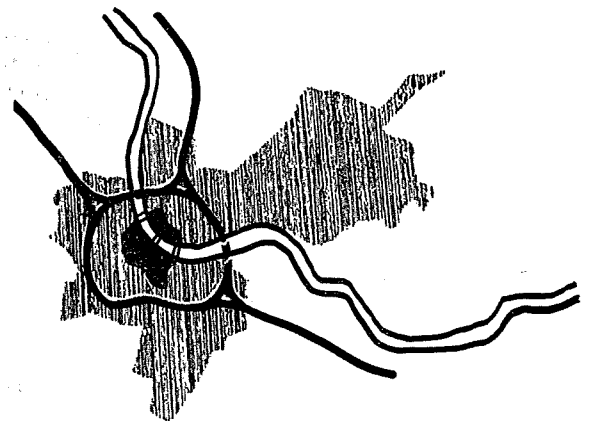
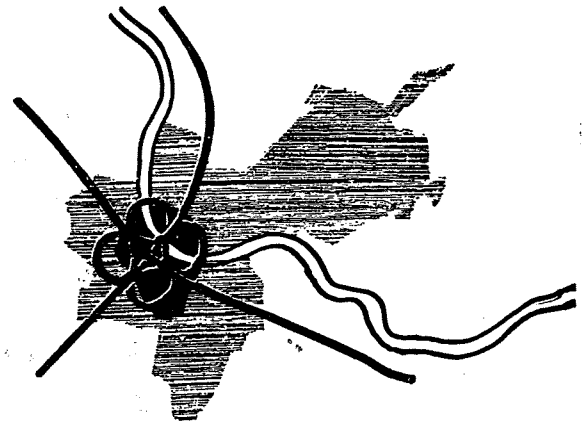
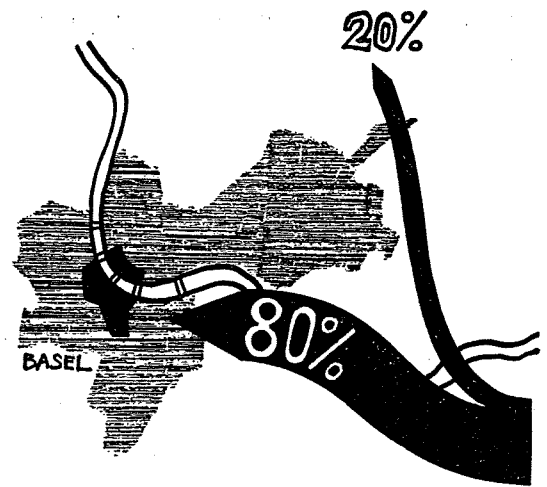
Die drei Autobahnen werden zu einem Ring zusammengeschlossen. Dieser Autobahnring zerschneidet weder das Zentrum noch stört er die außenliegenden Wohnquartiere.

Wie ist das möglich?

Weil der Ring zum größten Teil dort gelegt werden kann, wo die bestehenden Eisenbahnlinien durchführen.

So kommen die vier Teile des Rings entlang den folgenden Achsen zu liegen:

- Osttangente: Verbindungsbahn–Badischer Bahnhof–Güterbahn DB
- Südtangente: SBB-Linie–Bahnhof SBB
- Westtangente: Elsässerbahn–Güterbahnhof St. Johann
- Nordtangente: Dreirosenbrücke



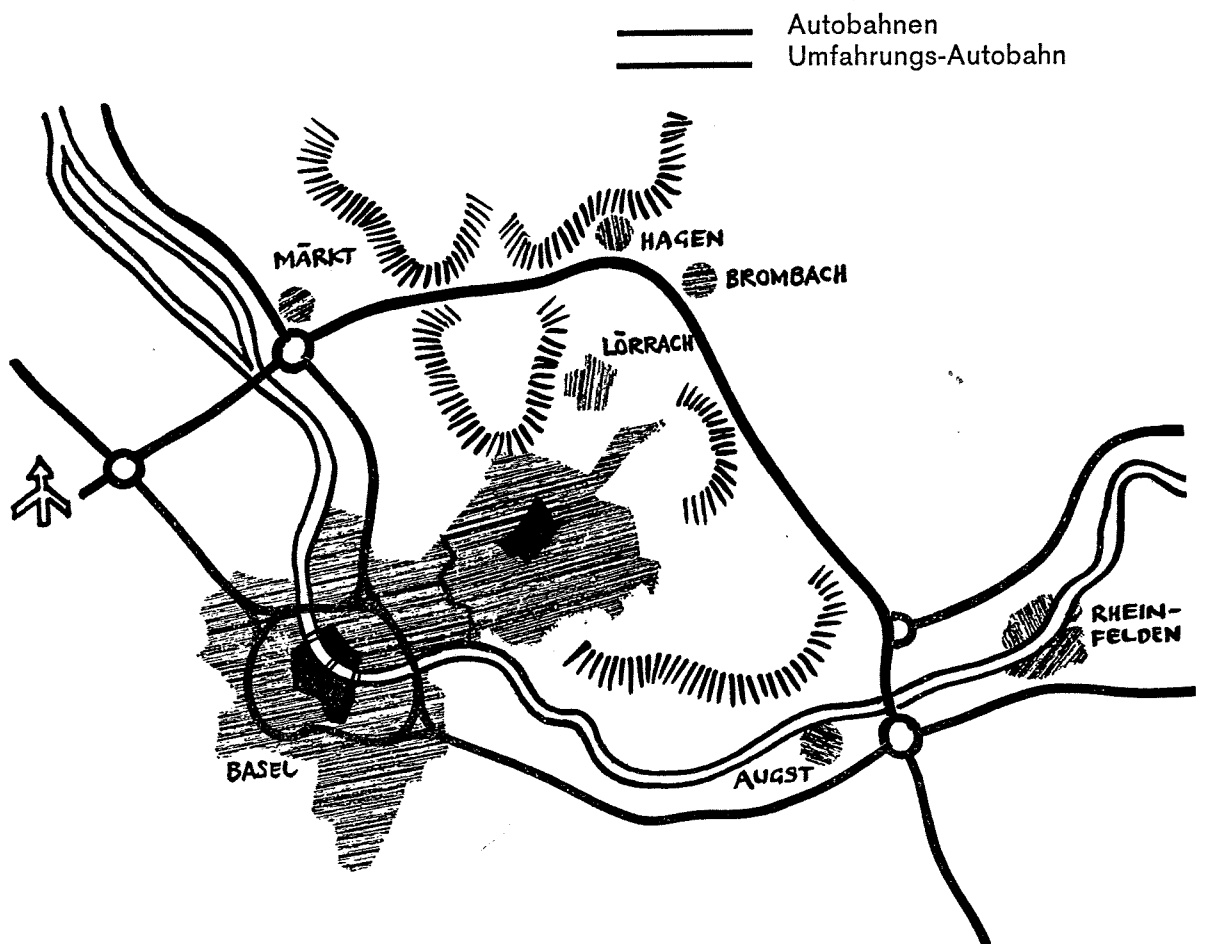
Und der Durchgangsverkehr?

Die Vorteile dieser Lage sind offensichtlich. Zum einen können wir zusätzliche Lärmschneisen vermeiden, zum andern liegt dann der Ring dort, wo er einen großen Teil des anfallenden Verkehrs direkt aufnehmen kann. Die chemischen Industrien, die Rheinhäfen und die Bahnhöfe sind gut angeschlossen.

Wer aber doch an Basel vorbeifahren will — beispielsweise von Hamburg nach Mailand —, wo soll er dann durchfahren? Besser nicht auf dem Autobahnring durch die Stadt. Unsere deutschen und französischen Nachbarn haben für sich und für uns gut vorgesorgt:

Sie haben eine Umfahrs-Autobahn vom Flughafen über Märkt und Brombach in die Gegend zwischen Augst und Rheinfelden vorgesehen.

Dort finden die Autofahrer den Anschluß auf die schweizerische Autobahn — an Basel vorbei.



Flüssig fahren, so weit es geht

Es kommen nicht alle auf der Autobahn nach Basel; viele benützen andere Straßen. Für diese werden die Hauptachsen von den Außenquartieren und Vororten in Richtung Stadtmitte ausgebaut. Aber die Autos führen wir nicht bis mitten ins Zentrum, dort brauchen wir sie nicht und wollen wir sie nicht.

Diese Autowelle fangen wir mit dem Cityring ab; er schützt die Innerstadt wie früher die Stadtmauer und folgt auch weitgehend ihren Gräben:

Aeschengraben—Dufourstraße—Wettsteinbrücke—Claragraben—Feldbergstraße—Johanniterbrücke—Schanzenstraße—Schützengraben—Steingraben—Steinschanze—Heuwaageviadukt—Elisabethenschanze—zurück zum Aeschengraben.

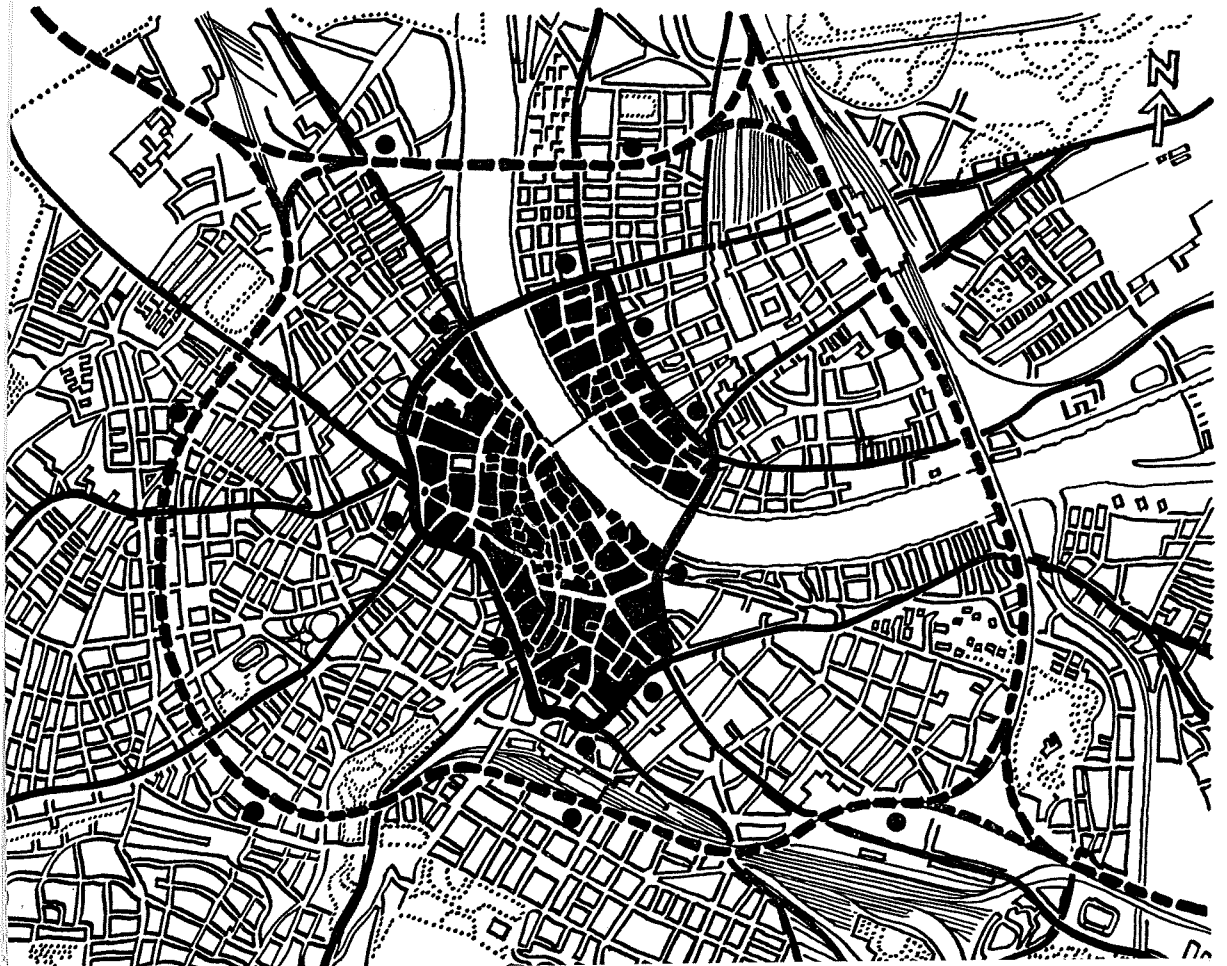
Wo wird das Auto parkiert?

Auf dem Cityring? Kaum. Sondern in einem der Parkhäuser entlang dem Ring. In den Widerlagern des Heuwaage-Viaduktes sind bereits zwei im Bau. Zusammen macht das schon 1360 Parkplätze.

Vom Parkhaus geht der Automobilist zu Fuß, seinen Beitrag an die autofreie Innerstadt genießend. Das Tram benützt er, wenn es schneller gehen muß. Wer von auswärts nach Basel gefahren ist, parkiert am besten schon am Stadtrand und benützt das Tram.

Eines wird immer klarer: Mit dem Auto allein wird dieses Verkehrsvolumen nie bewältigt werden können. Das kann nur geschehen ...

- ▬▬▬▬▬ Autobahnring
- ▬▬▬▬ Cityring, Stadtstraßen
- Parkgaragen



... zusammen mit dem öffentlichen Verkehr

In der Stoßzeit befördert ein einziger Tramzug bis zu 220 Personen. Gäbe es keine Trams, so kämen die gleichen 220 Leute in 160 Privatautos zur Stadt herein.

Der Tramzug braucht keinen Parkplatz, er fährt den ganzen Tag weiter, immer wieder mit anderen Leuten.

Aber unsere 160 Autos brauchen Parkplätze, 160 Stück. Der Münsterplatz hat nur 155 und wäre überhaupt ohne viel schöner.

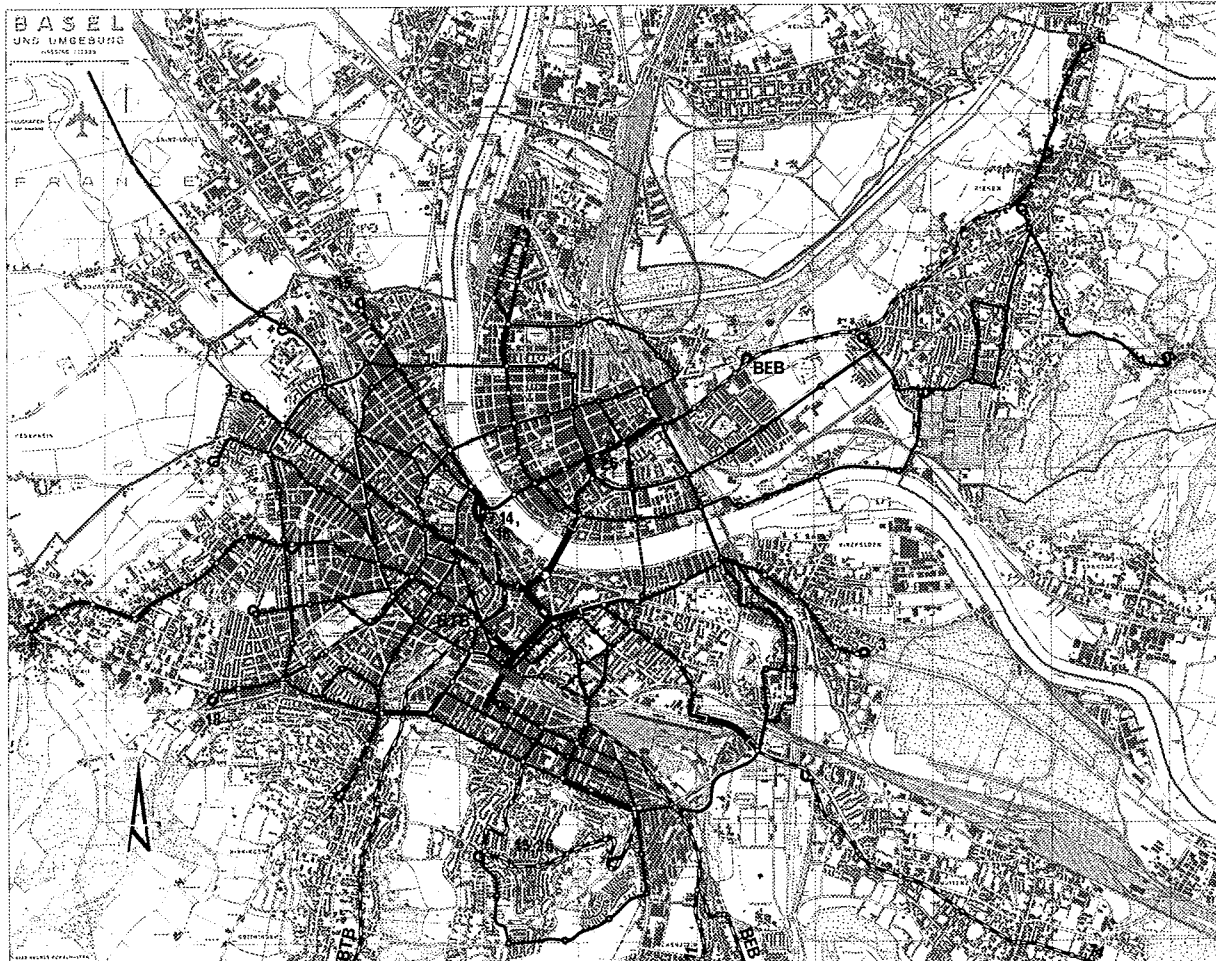
Die Parkplätze wären nicht einmal das Schlimmste. Wenn die 160 Autos fahren, beanspruchen

sie eine Straßenfläche von rund 10000 m². Das ist ein Mehrfaches von dem, was unser Tramzug braucht. Kein Wunder registrieren die BVB täglich etwa 280 000 Fahrgäste. In Zukunft werden es noch mehr sein. Wir brauchen daher, wenn wir keine Verstopfungen wollen, ein zeitgemäßes öffentliches Verkehrssystem mit guten Verbindungen.

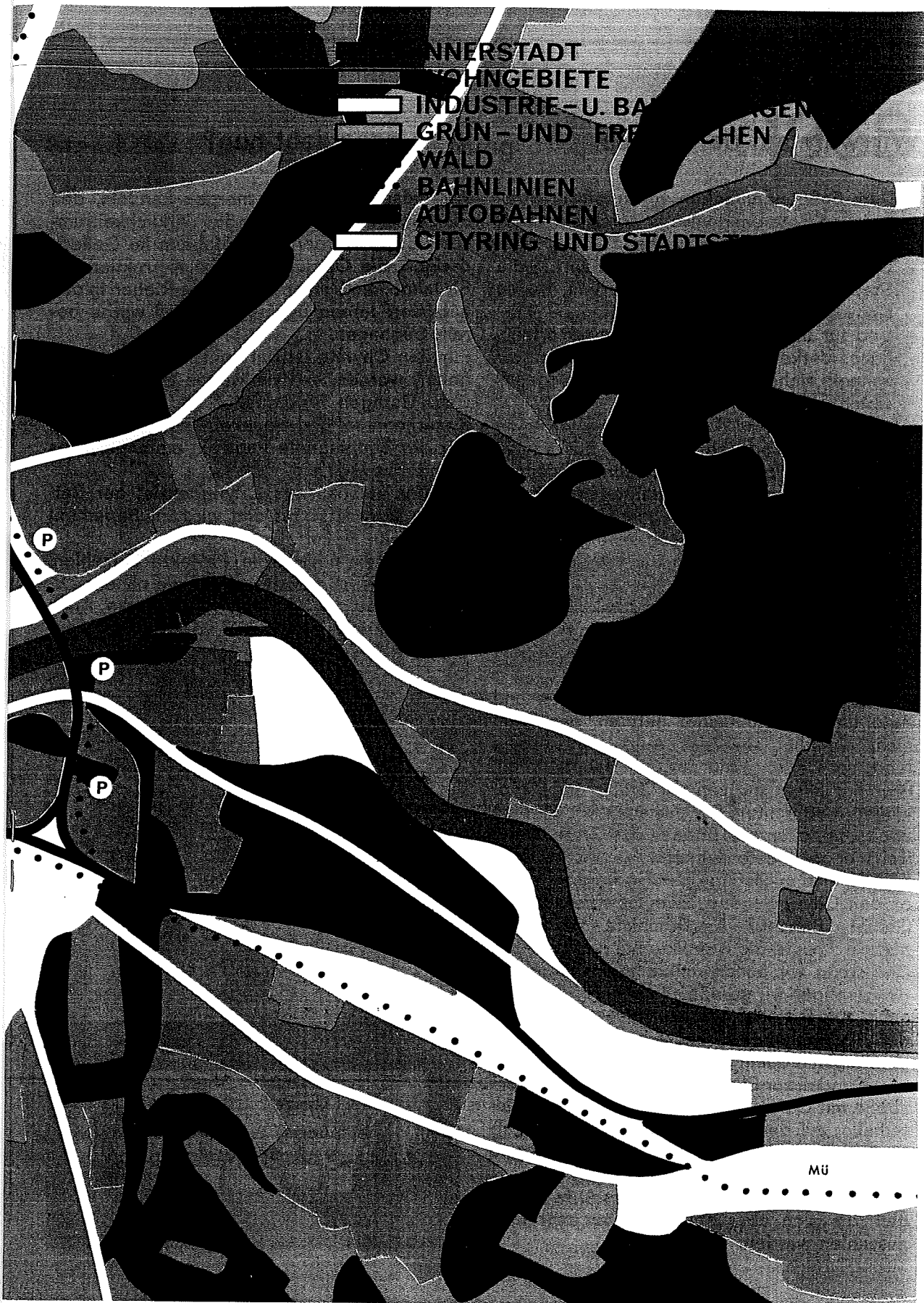
Es soll regelmäßig, rasch und häufig fahren, bequem, sicher und billig sein.

Auf den Hauptlinien setzen wir das Tram ein, auf den schwach belasteten Ringlinien den Bus.

— Tram
— Tiefbahn
— Buslinien







Wirrwarr auf der Straße

- Dem Fußgänger haben wir autofreie Straßen und Promenadenwege durch die Stadt hinaus ins Grüne versprochen.
- Dem Autofahrer wollen wir die Fahrt in die Stadt flüssig gestalten, bis dorthin, wo es sinnvoll ist.
- Und für uns alle müssen wir unser öffentliches Verkehrssystem so ausbauen, daß wir schnell, sicher, pünktlich und billig irgendwohin fahren können.

Das sind gute Vorsätze.

Wenn nun in der gleichen Straße Fußgänger ihr Paradies genießen, Autofahrer sich flüssig bewegen und Trams pünktlich ihre Haltestellen anfahren, so muß das doch einen fürchterlichen Wirrwarr geben, so wie jetzt um zwölf am Aeschenplatz.

Wir müssen also unser Verkehrsknäuel entflechten und die einzelnen Fäden am richtigen Ort und möglichst kreuzungsfrei neu auslegen. Kreuzungsfrei?

Warum? Weil an den Stellen, wo Tram und Auto tüchtig aufeinander geraten, das Tram nicht pünktlich und das Auto nicht flüssig fährt: am Cityring und auf den Hauptstraßen. Hier vor allem müssen wir Tram- und Autoverkehr entflechten. Für das schaffen wir eine zweite, eine untere Ebene; das Tram findet sich hier am ehesten zurecht.

Es muß also in Tieflage geführt werden, bevor es den Cityring kreuzt. Zum Beispiel jetzt im Gebiet Bahnhof—Aeschenplatz—Wettsteinplatz, wo heute die Konflikte am größten sind. Und wenn wir schon umkrepeln, dann berücksichtigen wir gerade alle anderen Belange auch. Am Bahnhof zum Beispiel entsteht mit der Tiefbahnstation ein neues Fußgängergeschoß und damit eine Fußgängerverbindung vom Gundeli zur Elisabethenanlage, als Ladenstraße mit Cafés und einer neuen SBB-Schalterhalle; auf dem Platz gibt es einen vernünftig organisierten Busbahnhof sowie Taxi- und Zubringervorfahrten.

Wir stehen hier sicher vor großen Aufwendungen, die sich aber ebenso sicher mehrfach auszahlen werden.

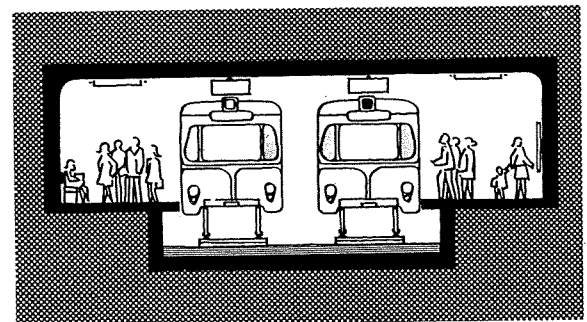
Was geschieht nun?

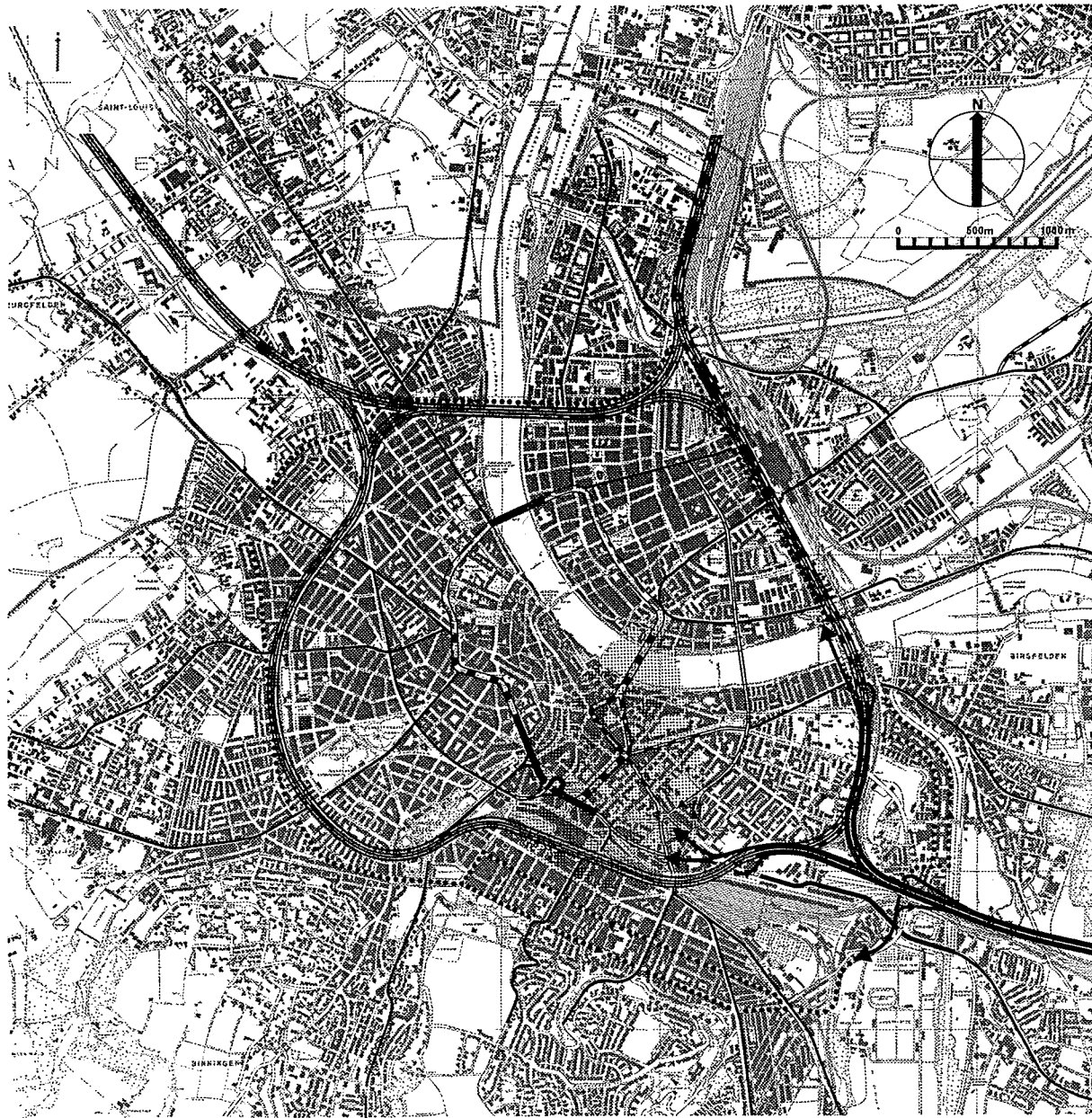
Wir müssen heute für morgen handeln, den Plan Schritt für Schritt in die Wirklichkeit umsetzen. Wir werden die Autobahn im Gellertdreieck, die Osttangente, die Korrektur bei St. Jakob, die Umfahrungsstraße Riehen in den nächsten Jahren bauen. Zum Teil wurde bereits begonnen.













Für den Cityring ist die Johanniterbrücke erneuert worden, der Heuwaage-Viadukt ist im Bau. Garagen für Landhof und Petersplatz, Kasernenareal und St. Jakob sind im Studium. Für die Südtangente liegt ein umfangreiches Plandossier vor.

Für den Ausbau des Cityringes ist der Ratschlag ausgearbeitet und wird im Parlament behandelt.

Wir könnten noch viele Projekte aufzählen. Aber wir beschränken uns auf die nähere Zukunft und auf die wichtigsten Bauwerke. Auch so können wir uns ein Bild vom Verkehrskonzept des Gesamtplans Basel machen.

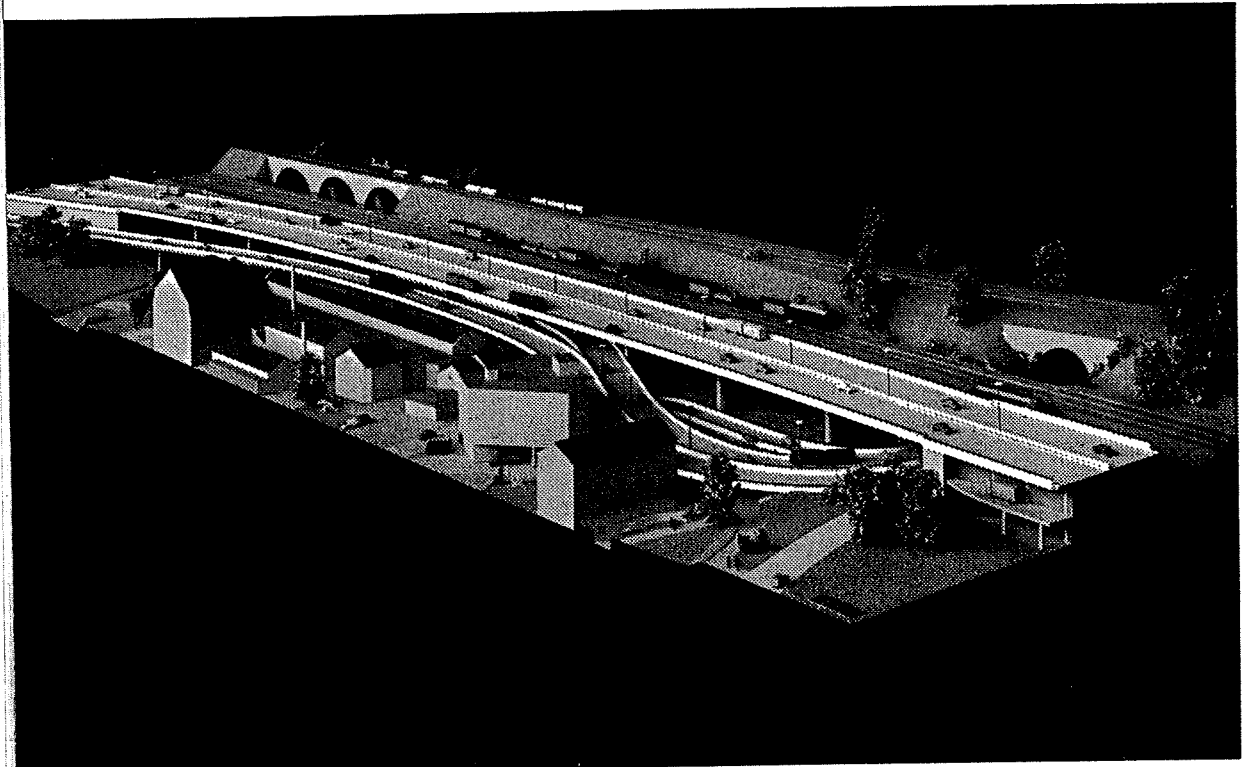




- | | | | |
|---|---|--|--|
|  | Autobahnen (Expreßstraßen) |  | Hauptverkehrsstraßen |
|  | Im Bau oder generell genehmigt |  | Ausbau beendet oder in Ausführung |
|  | Genehmigung anhängig |  | Ausbau beantragt |
|  | geplant |  | Ausbau geplant |
|  | Öffentlicher Verkehr |  | bestehend |
|  | Gebiet, in dem die Inanspruchnahme der zweiten Verkehrsebene vordringlich ist |  | Äußerer Ring, Ausbau grundsätzlich abgeschlossen |

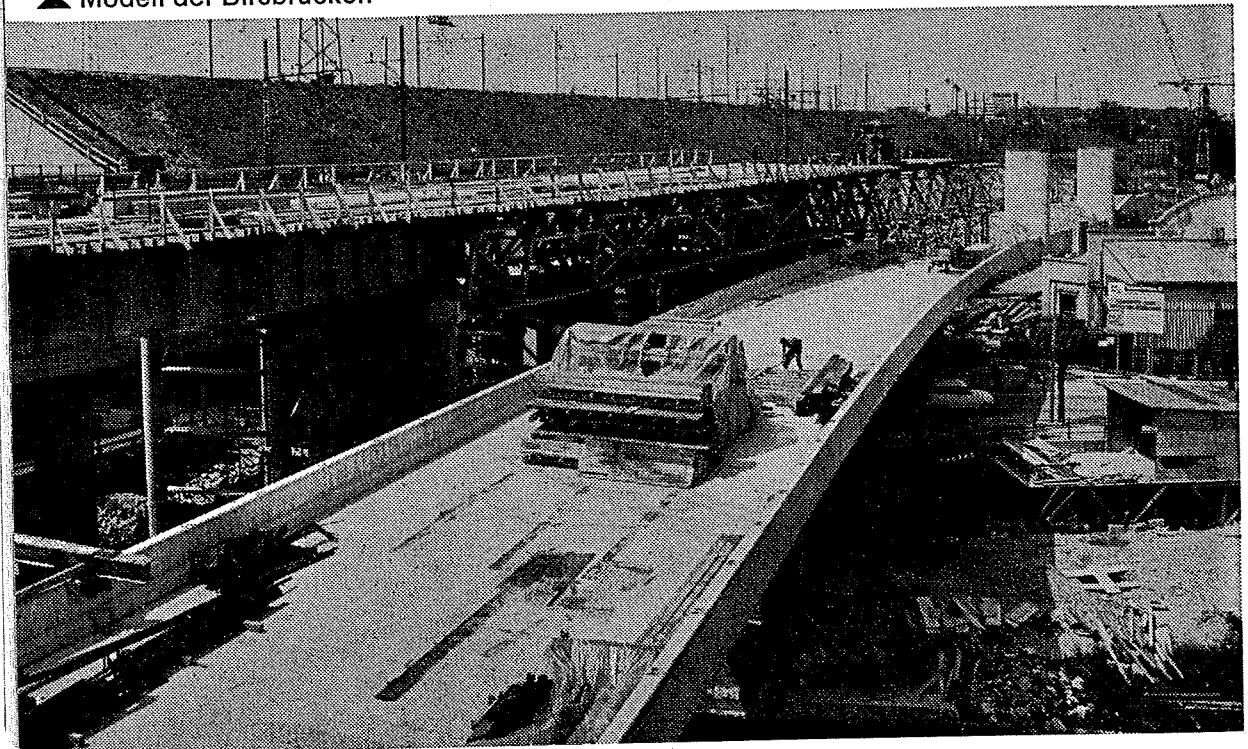
Autobahnring-Osttangente

Gellert-Dreieck

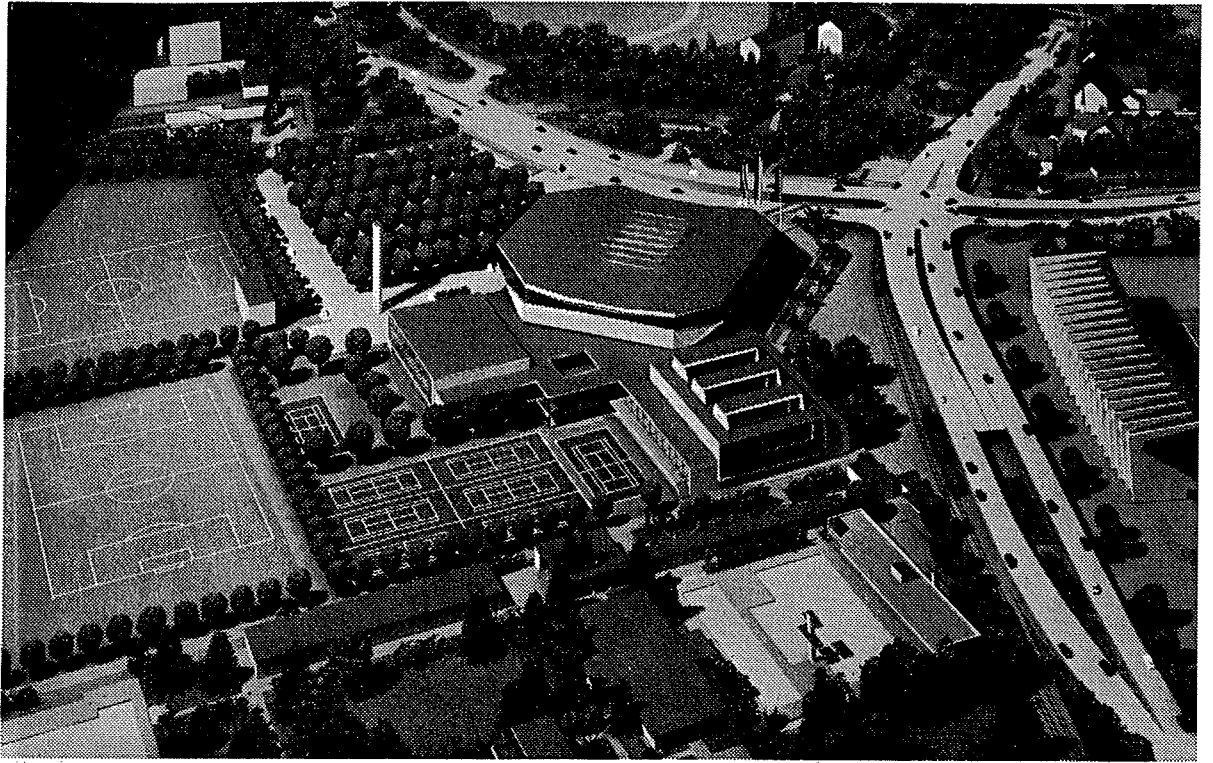


▲ Modell der Birsbrücken

▼ Baustelle Mai 1968



Korrektion St.Jakobs-Straße



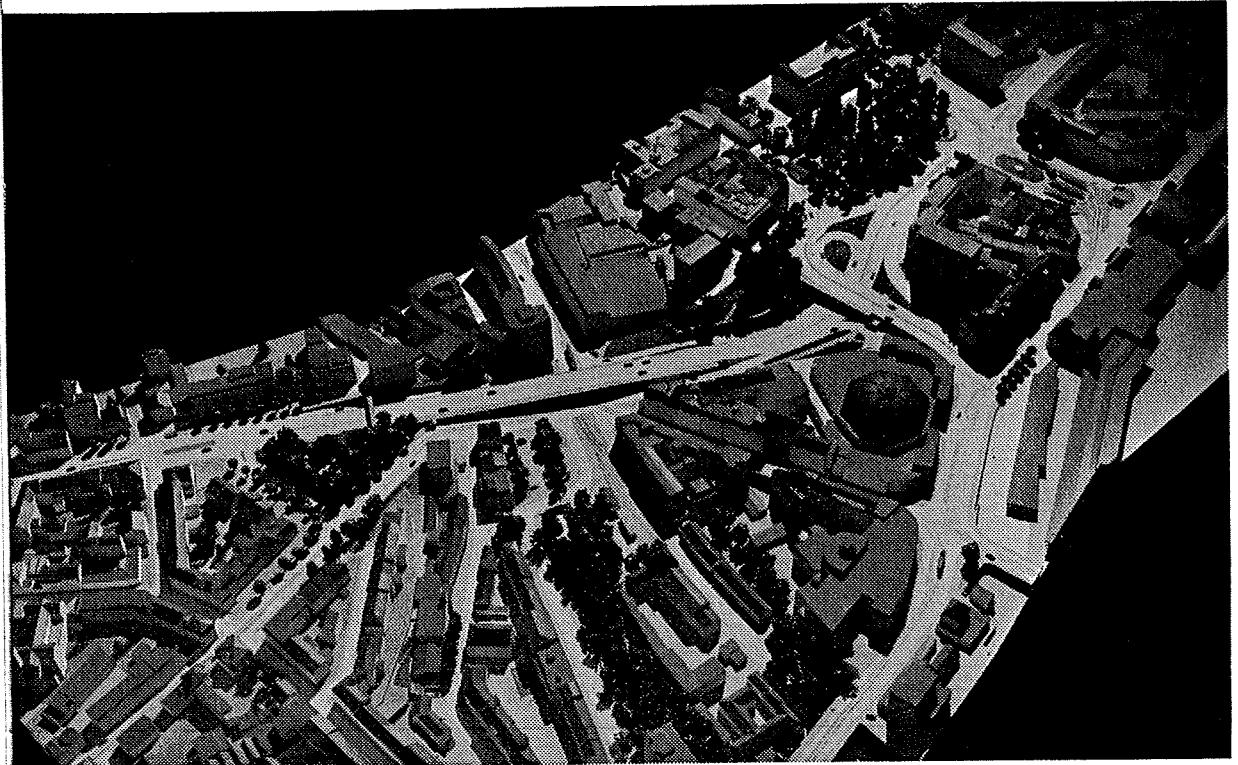
▲ Modell mit Mehrzweck-Sporthalle

▼ Baustelle Mai 1968



Glied im Cityring

Heuwaage-Viadukt



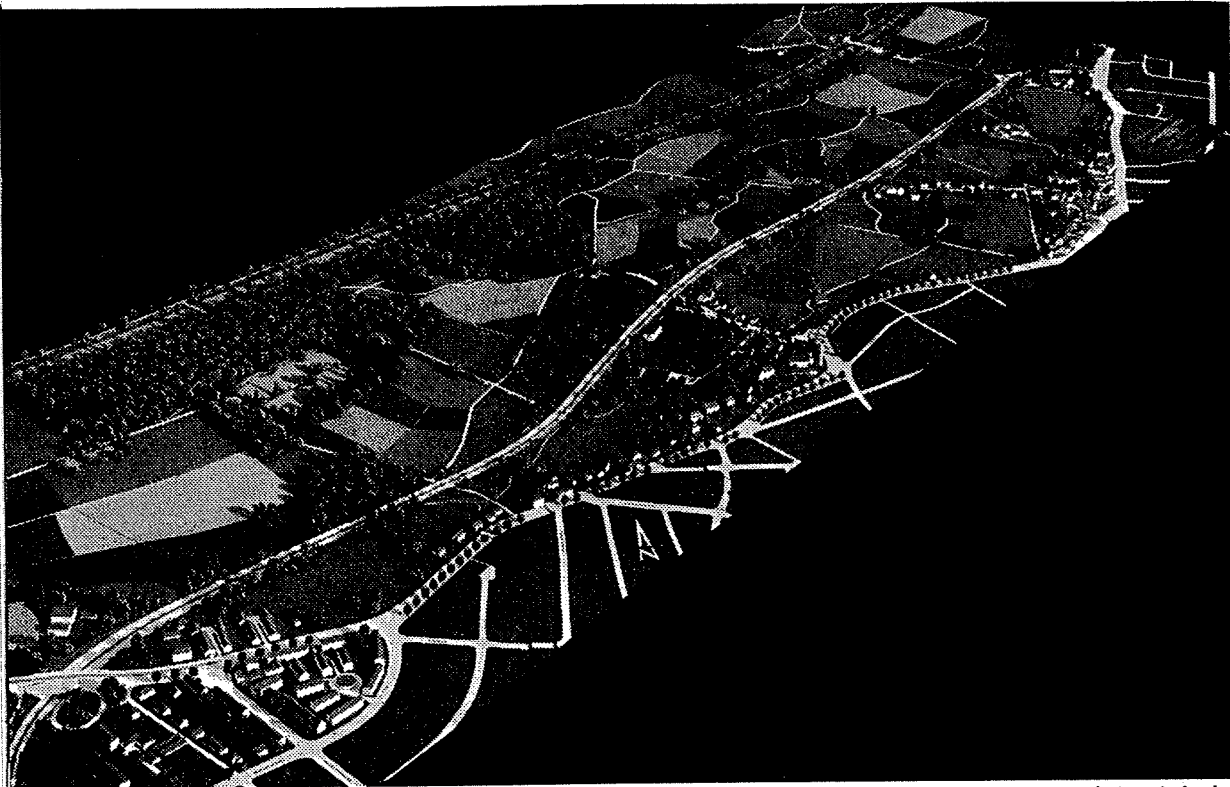
▲ Gesamtmodell mit Markthalle

▼ Brückenkopf Süd mit Parkgarage



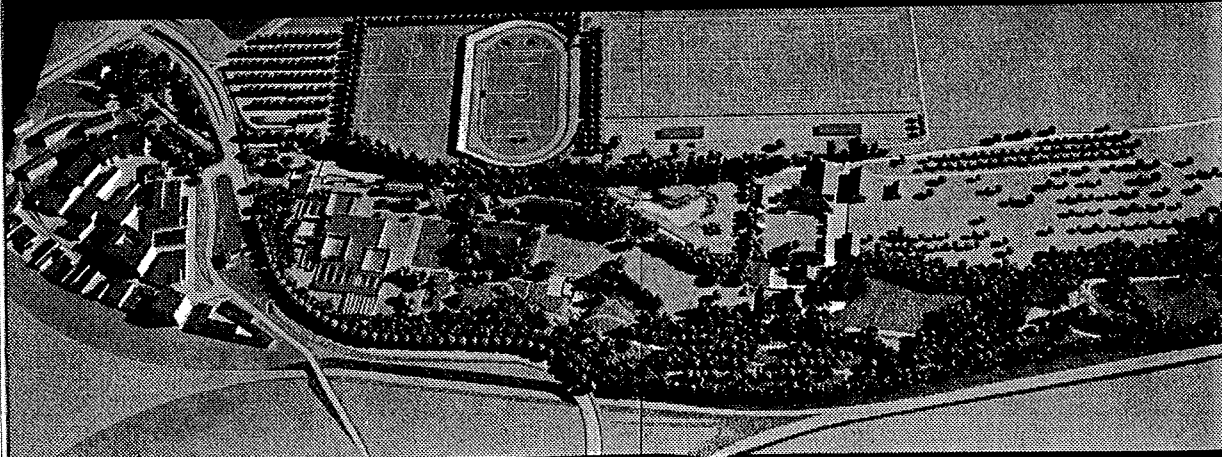
Umfahrungsstraße Riehen

Stadtpark Brüglingen



▲ Modell Umfahrungsstraße Riehen

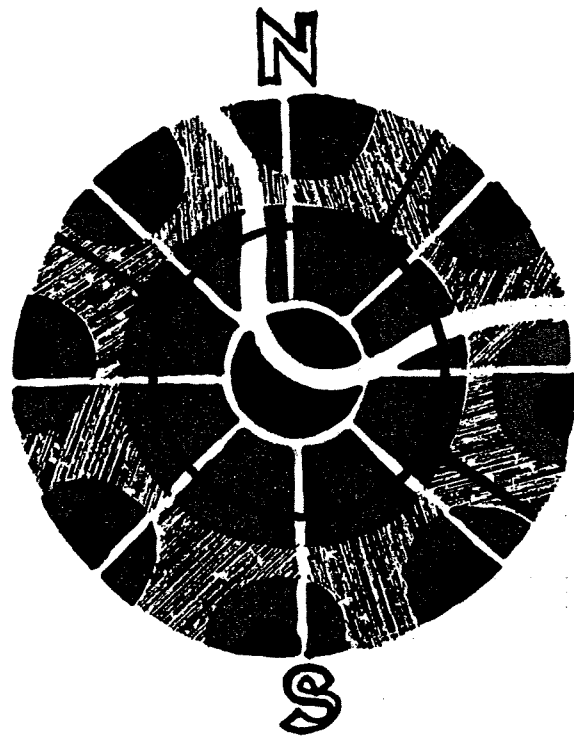
▼ Modell Botanischer Garten Basel-St. Jakob



Der Gesamtplan ist ein Kompaß

kein Dogma.⁷ Er soll beweglich und anpassungsfähig sein. Er hält die großen Ziele fest und gibt die allgemeine Zukunftsrichtung an. Aber er läßt im Detail stets sinnvolle Änderungen zu, so daß Neuerkenntnisse berücksichtigt werden können. In diesem Sinne ist der «Gesamtplan der Stadt Basel» eben kein «totaler Plan». Er ist der Wille, nicht unvorbereitet dem Morgen entgegenzutreten. Der Gesamtplan verkörpert das Ja zu Basel, verkörpert die Bereitschaft, die auf uns zukommenden Gemeinschaftsaufgaben meistern zu wollen. Wir wollen die Jahrhundertringe der Vergangenheit nicht beseitigen. Wir wollen aber auch keine Angst vor der Zukunft haben müssen.

Basel hat eine unglaublich favorisierte Lage: wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, Flughafen ohne Nebel, der Rhein und seine Häfen, die Dreiländerecke. Im Buch «25mal die Schweiz» steht über Basel geschrieben: «Am Schnittpunkt zweitausendjähriger Verkehrswege gelegen, vielfältiger Nachbarschaft traulich zugehen, scheint es zu Internationalität und kosmopolitischer Weite geradezu prädestiniert.» Diese einmalige Lage verpflichtet. Verpflichtet uns alle, der Stadt Basel im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten ihre Weiterentwicklung zu erlauben. Der Kompaß dazu ist der «Gesamtplan der Stadt Basel». Helfen Sie mit, ihn etappenweise zu verwirklichen, damit die nächste Generation von uns einmal behaupten darf: «Sie haben getan, was sie konnten. Sie haben es nicht kleinlich, nicht verschwenderisch, sondern sie haben es richtig getan.»



Orientierung Gesamtplan Basel

Herausgeber:	Baudepartement des Kantons Basel-Stadt Stadtplanbureau
Photographien:	Hoffmann, Basel; Pinsker, Riehen
Maquette:	Heinrich Barz, Architekt SIA
Klischees:	Steiner & Co., Basel Sturm, Photolithos, Muttenz
Druck:	Volksdruckerei Basel
Auflage:	96 000 Exemplare in einmaliger Auflage
	Basel, im August 1968